TRIUMPH STAG




HOTEL DE PARIS

Fra i milioni di automobili prodotte in serie nel mondo, Triumph fa la differenza

Triumph è per le automobili ciò che una capitale è per una nazione. La capitale, come Triumph, rappresenta l'energia, il fascino, l'eleganza. Ecco la differenza.

Altre automobili sono dei "modelli". Triumph è una "marca". Mentre la maggioranza dei fabbricanti si contenta di comporre con variazioni sullo stesso vecchio motivo, Triumph innova. Ecco la differenza.

Certe automobili si fanno guardare due volte. La nuova Triumph Stag è l'automobile che fa parlare di sè ancor prima di essere vista. Ecco la differenza.

Se avete un appuntamento con una sconosciuta, potete portare il tradizionale fiore all'occhiello. Se volete essere riconosciuto all'istante, arrivate al volante di una Stag. Perchè la differenza è Triumph.







La circolazione diventa fluida—
perchè resta indietro

Route Nationale 7, Autostrada del Sole, Autobahnen. Sulle strade d'Europa, da qualche tempo Triumph parla un linguaggio automobilistico proprio, scandito dalle sue potenti automobili sportive.

Le TR6, GT6 e Triumph Spitfire hanno già fondato la loro tradizione sportiva. La Stag, con le sue prestazioni, ne è la loro erede diretta.

Come le altre Triumph, la Stag è fatta per i veri guidatori. Per quelli che hanno superato lo stadio in cui l'automobile è semplicemente considerata quale un mezzo conveniente di trasporto.

Chi acquista la solita automobile sa che ogni tanto verrà sorpassato. Chi acquista la Stag può essere sicuro di essere quello che sorpassa.







L'immagine della potenza—in movimento è da ferma

Le grandi prestazioni della Stag si trovano formalizzate nel suo stile. Esse si esprimono anche quando l'automobile è ferma.

Con il "hard top", la Stag da l'impressione di possedere la capacità di un'automobile convenzionale. Con la capote ripiegata ed il suo arco "roll bar" in vista, la Stag appare pronta a divorare i chilometri.

Le sue linee basse e profilate e le ruote in lega leggera sono l'immagine della potenza. La griglia frontale composta da sbarre in alluminio estruso ed i proiettori sono nello stile della velocità; il posteriore sembra creato per dire gentilmente addio ad ogni sorpasso. I due paraurti portano protezioni in gomma.







La tecnica Triumph—sotto il cofano è nelle prestazioni

La progettazione e la costruzione della Stag iniziano con il gruppo motore da tre litri, otto cilindri in V, messo a punto dalla Triumph. Esse continuano con un cambio da competizione modificato, destinato a portarvi con dolcezza attraverso tutte le velocità.

Testate in alluminio, due alberi distribuzione sistemati nelle testate, ventilatore con 13 pale ad accoppiamento idraulico concepito per ridurre perdite di potenza e rumore ad alto numero di giri; alternatori per assicurare la carica costante della batteria; sistema di raffreddamento senza perdite. Altre caratteristiche tecniche del motore sono i suoi 145 CV al freno a 5500 giri al minuto. La Stag accelera da 0–80 Km/h in 7 secondi, da 0–100 Km/h in 10 secondi. In presa diretta: 70–100 Km/h in 7,5 secondi, 90–100 Km/h in 8,5 secondi. La plancia portastrumenti sportiva è prevista per indicare ogni dettaglio delle prestazioni dell'automobile.

I circuiti frenanti separati sono operati da un cilindro centrale doppio. I freni a disco frontali calibrati di 270 mm. ed i freni posteriori auto-regolabili a tamburo assicurano una frenata precisa e sicura.








OPERA

Il lusso si vede e si sente

La plancia portastrumenti ed il mobiletto di raccordo fra plancia e tunnel sono rivestiti in noce. Tappeti spessi ed aderenti. Luci interne nei poggiabraccia e nel mobiletto. Qui il lusso si vede.

Sedili avvolgenti a poltroncina. Schienali totalmente ribaltabili per i sedili anteriori. Vetri laterali azionati elettricamente. Luci di cortesia azionate individualmente da ogni portiera. Poggiabraccia. Accendisigari. Qui il lusso si sente.

Ma il vero lusso della Stag appartiene al guidatore. E la sensazione delle sue prestazioni e del controllo che si possiede su di esse. Tutti gli strumenti sono perfettamente accessibili; la luce di cortesia per lettura di carte stradali e lo specchio retrovisore notte/giorno fanno parte della dotazione della Stag.





In qualsiasi condizioni di strada, la Stag avanza

Valichi alpini con i loro "tourniquets", curve di ogni tipo e le peggiori condizioni meteorologiche. La guida e la sospensione della Stag sono state concepite per superare ogni difficoltà.

Il servo-guida rende facile qualsiasi fondo di strada. Il cambio manuale di









velocità a corsa corta è l'alternativa standard della trasmissione automatica Borg-Warner opzionale. Lo scartamento fra ruote è di 1380 mm. I cerchioni 5J con 185 HR 14 tengono tenacemente la strada. La barra stabilizzatrice anteriore e la sospensione indipendente sulle quattro ruote con molle posteriori di nuova concezione portano il livello di guida all'altezza delle prestazioni del motore. Il serbatoio di 63,5 litri riduce al minimo le fermate di rifornimento.

E finalmente, quando riuscirete ad obbligarvi ad arrestare il brio del motore V 8 da 3 litri, la differenza sarà sempre Triumph.

Con il sole riflesso dalle sue rifiniture impeccabili o con le gocce di pioggia scivolando sulle linee levigate della sua carrozzeria, la Stag rifiuta la mediocrità.

Le occhiate occasionali dei passanti per un nuovo modello si trasformano, con la Stag, in sguardi pieni d'invidia che vanno dall'elegante griglia frontale alle ruote "ro-style" in lega leggera.

Ed allorchè la bellezza della Stag ha attratto verso di sè il passante, l'ammirazione si trasforma in tentazione. Tentazione di lasciarsi accogliere dalle poltroncine avvolgenti dai cuscini profondi e di venire portato via nel trionfo di tutte le Triumph.







Raffinatezza nei dettagli

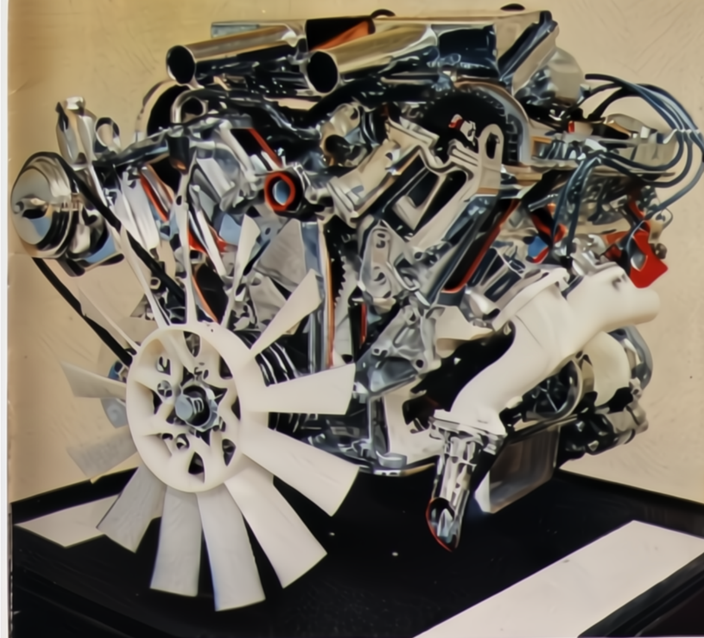
La strumentazione è semplice, essenziale e completa allo stesso tempo, incassata in un cruscotto in legno di noce antiriflessi. Tutti i comandi sono a portata di mano per consentire una immediata esecuzione delle manovre: tergivetro a due velocità, lavavetri, indicatori di direzione, cambio luci e avvisatore acustico.

Nella pagina accanto sono presentati alcuni dei raffinati dettagli dello Stag. Manopola per l'apertura dei deflettori (A). Nitido gruppo luci posteriori incorporanti le luci di retromarcia (B). Lampade di sicurezza sulle portiere (C). Tappo serbatoio con chiave (D). Motore 8V-2997 cc. – 145 Hp. (E). Emblema caratteristico sulla griglia anteriore (F). Bocche gemelle erogazione aria pura orientabili, al centro del cruscotto, a livello del viso (G). Rifiniture per le ruote effetto magnesio, in acciaio inossidabile (H). Una piccola leva permette di regolare il sedile all'inclinazione prescelta con precisione, senza lasciare la macchina (J). Sul riquadro sono sistemati interruttori gemelli orientabili per il comando dei cristalli delle portiere posteriori, e interruttori separati, per le luci dell'abitacolo (K).

Entrambi i sedili anteriori sono registrabili sia in altezza che in profondità e gli schienali sono reclinabili.



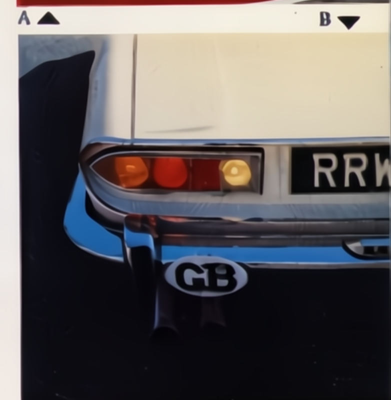



▲ E


A ▲ B ▼


▼ H ▲ G


F ▲ ▼ K



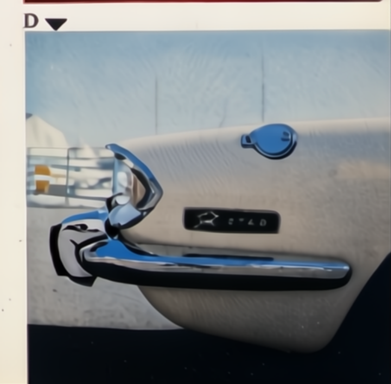
C ▼

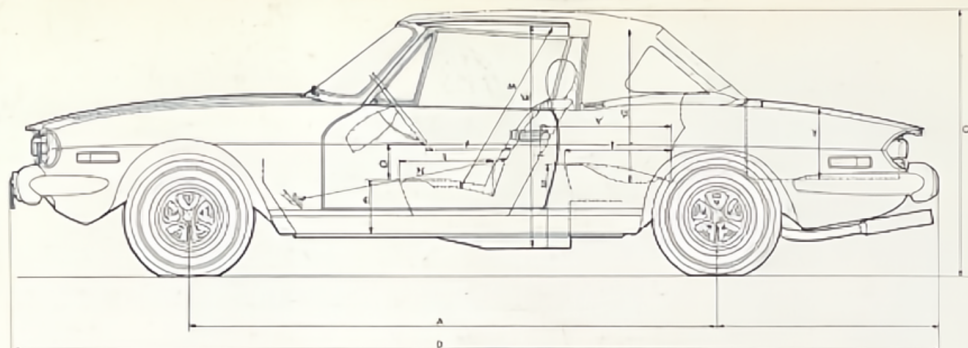

▼ J






D ▼





A	Passo	2540 mm.	M	Altezza sedile-tetto	876 mm.		Lunghezza sedile posteriore	1016 mm.
	Carreggiata posteriore	1302 mm.	N	Spazio da sedile a	Max. 1000 mm.	U	Altezza sedile posteriore-tetto	819 mm.
	Carreggiata anteriore	1330 mm.		pedale frizione	Min. 830 mm.	V	Spazio tra schienale	Max. 712 mm.
D	Lunghezza totale	4420 mm.	P	Spazio da volante a	Max. 470 mm.		anter. e schienale post.	Min. 560 mm.
	Larghezza totale	1612 mm.		schienale	Min. 241 mm.	Y	Bagagli	
G	Altezza (tutto compreso)	1256 mm.	Q	Spazio da volante a	Max. 204 mm.		Altezza baule	330 mm.
K	Altezza sedile anteriore	318 mm.		sedile	Min. 155 mm.		Lunghezza baule	1070 mm.
L	Lunghezza sedile anteriore	483 mm.	S	Altezza sedile posteriore	279 mm.		Profondità baule	795 mm.
	Larghezza sedile anteriore	508 mm.	T	Lunghezza sedile posteriore	407 mm.		Capacità baule	mc. 0,36

Data Tecnici

Motore

n° cilindri	8
alesaggio	86 mm.
corsa	64,5 mm.
capacità	2997 cc.
passo	2540 mm.
carreggiata (a pieno carico):	
anteriore	1330 mm.
posteriore	1310 mm.
altezza minima dal suolo (a pieno carico)	102 mm.
diametro di sterzata	10,1 m.
dimensioni:	
lunghezza	4420 mm.
larghezza	1612 mm.
altezza (scarica)	
tetto aperto	1258 mm.
sommità parabrezza	1200 mm.

Pesi (approssimativi):

a secco (escluso accessori)	1270 kg.
peso (incluso attrezzi, carburante, olio e acqua)	1278 kg.
peso (incluso accessori extra)	1570 kg.
peso lordo massimo	1700 kg.

Capacità

serbatoio carburante	63,6 l.
lubrificanti:	
coppa olio	4,6 l.
filtro olio	0,56 l.
cambio olio motore	4,6 l.
compreso filtro olio	5,1 l.
cambio	1,3 l.
differenziale	1,1 l.
servosterzo	0,7 l.
circuito raffreddamento con riscaldatore	10,6 l.

Sezioni pneumatici Michelin 185 HR 14 tubeless



Motore

potenza massima	145 CV di 5500 g'/m
coppia massima	23,49 kgm di 3500 g'/m

Differenziale

rapporto	3,7:1

	velocità	tempo
con uso del cambio	0–80	7,0
	0–100	10,0
in presa diretta	70–100	7,5
	110–140	9,5

Velocità massima 190 km (secondo le condizioni).

Sospensioni (anteriori) sospensioni indipendenti con molle elicoidali ed ammortizzatori telescopici idraulici. Montante trasversale. Molloni isolati con guarnizioni in gomma. Snodi con boccole in gomma e materiale speciale antiusura. Barra antirollio.
(Posteriori) indipendenti con bracci oscillanti montati su telaio isolato in gomma. Molloni elicoidali e ammortizzatori telescopici idraulici.
Molloni isolati con guarnizioni in gomma.

Ruote: a disco di acciaio tipo 5J. Copriruota in acciaio inossidabile.

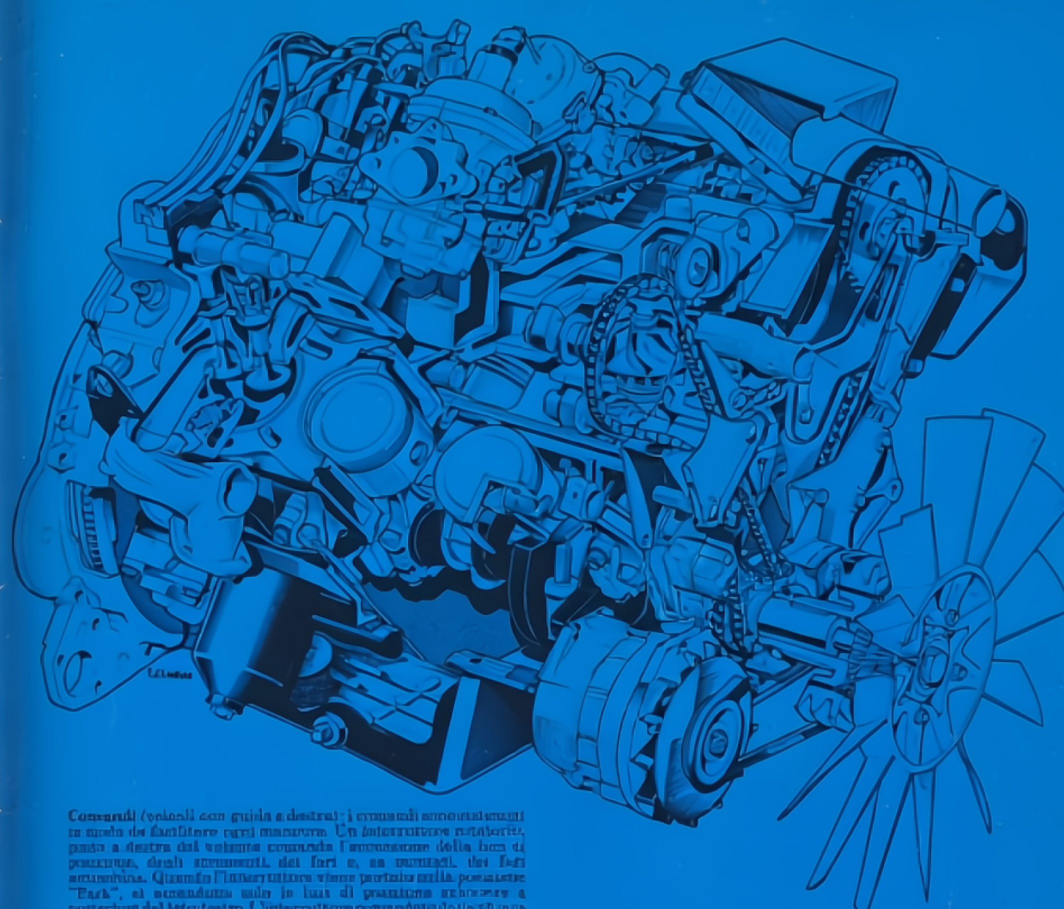
Sterzo: servoassistito a pignone e cremagliera. Volante a tre razze ricoperto e imbottito, diametro 407 mm., 4 giri completi a fine corsa. Posizione dello sterzo regolabile approssimativamente di 102 mm. assialmente e 51 mm. verticalmente. Antifurto incorporato nella colonna dello sterzo.

Freni: freni a disco anteriori del diametro di 270 mm. Freni posteriori a tamburo autoregistranti diametro 229 mm. X 57 mm. Servofreno rapporto 3:1.
Doppio sistema frenante con pedale del freno operante sulle ruote anteriori e posteriori indipendentemente tramite una pompa gemellare. Spia per segnalare eventuali inefficienze dei freni. Freno a mano posto in posizione centrale operante meccanicamente sulle ruote posteriori.

Crick: 4 punti di attacco per sollevare la macchina.

Riscaldamento e ventilazione: un riscaldatore/miscelatore fornisce aria fresca o la temperatura richiesta all'interno della macchina e per disappannare il parabrezza. L'unità di controllo permette di scegliere, selezionare e distribuire la temperatura appropriata. Il flusso dell'aria può essere aumentato tramite un ventilatore a due velocità. Bocchette di erogazione al centro ed alle estremità del cruscotto.

Strumentazione: gli strumenti sono incassati in un pannello antiriflesso e posti in posizione centrale rispetto al guidatore e comprendono:
Un tachimetro graduato in miglia o kilometri con contachilometri totale e parziale. Strumento circolare contenente le spie per: luci abbaglianti, indicatori di direzione, accensione, starter, freno a mano, pressione olio, livello carburante e temperatura dell'acqua. Un contagiri. Un indicatore livello carburante. Un indicatore temperatura acqua. Un amperometro. Una spia efficienza freni e, per i veicoli con guida sinistra, un segnalatore di auto ferma.



Comandi (veicoli con guida a destra): i comandi sono [illegible] in modo da facilitare ogni manovra. Un interruttore rotatorio, posto a destra del volante comanda l'accensione delle luci di posizione, degli strumenti, dei fari e, se montati, dei fari antinebbia. Quando l'interruttore viene portato sulla posizione "Park", si accendono solo le luci di posizione anteriori e posteriori del [illegible]. L'interruttore [illegible] di accensione si trova sul lato [illegible] del [illegible] e [illegible], oltre all'impianto elettrico [illegible] anche l'antifurto. La chiave stessa può essere [illegible] con l'antifurto inserito. Due levette si trovano sul [illegible]: la levetta di sinistra comanda il tergicristallo a due velocità ed il lavavetri elettrico; la levetta di destra comanda gli indicatori di direzione a ritorno automatico, il cambio luci e le trombe [illegible]. Un reostato è posto sul cruscotto per controllare e regolare l'intensità delle luci degli strumenti. Sulla console si trovano tre interruttori a bilanciere che [illegible] l'apertura elettrica dei vetri e la illuminazione interna: vi sono inoltre i pomelli per il comando dello starter, del riscaldatore a due velocità, e l'accendisigari elettrico. Quando l'hard top è montato, vi è inoltre un interruttore ed una lampadina spia per il riscaldatore del lunotto posteriore.

Chiusura: una chiave unica è usata per le due portiere, l'accensione, l'antifurto e il tappo della benzina. Le porte possono essere bloccate dall'interno. [illegible] il bagagliaio ed il cassetto portaoggetti viene usata una [illegible]. Il cofano anteriore viene aperto tramite un pomello posto sotto il cruscotto.

Bagagliaio: vasto vano per i bagagli con illuminazione interna e cofano ad apertura bilanciata. Cassetto portaoggetti con chiusura sul cruscotto lato passeggero; [illegible] sulle portiere e dietro gli schienali dei sedili anteriori; spazio portaoggetti presso il sedile posteriore.

Serbatoio carburante: è situato sotto il vano bagagliaio.

Equipaggiamento generale: (Interno) Specchio retrovisore con posizione antiabbagliante. [illegible] parasole imbottite regolabili verticalmente e lateralmente con specchio di cortesia per il passeggero. Cruscotto in legno [illegible] con [illegible] antiurto. Orologio elettrico. La capote [illegible] ha una apertura posteriore che può essere rimossa.
(Esterno) Paraurti anteriore e posteriore avvolgenti con rostri in gomma. Cofano incernierato anteriormente. Tergicristallo a due velocità e lavavetro elettrico. Montanti portiere, [illegible] e finiture in acciaio inossidabile. Borsa attrezzi e crick.

Fari: (Anteriori) Quattro fari al quarzo incassati nella griglia anteriore. Gruppo ottico comprendente le luci di direzione e di posizione.
(Posteriori) Gruppo ottico comprendente gli indicatori di direzione, di posizione, di arresto e le luci di retromarcia. Regolazione automatica delle luci di posizione e di direzione con intensità ridotta durante le ore notturne.

Accessori extra: Overdrive, cambio automatico.

Tutte le auto Triumph e le parti di ricambio sono vendute con la Garanzia della casa.

SERVIZIO STANPART IN TUTTO IL MONDO

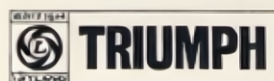
CONDIZIONI DI VENDITA

Il gruppo Standard-Triumph si riserva il diritto di modificare in qualsiasi momento il prezzo franco fabbrica di tutti i suoi prodotti i quali saranno fatturati al prezzo valido alla data di consegna.
Inoltre la Casa si riserva il diritto, per quanto riguarda la vendita di qualsiasi vettura, di effettuare prima della consegna e senza alcun preavviso modifiche o variazioni nelle caratteristiche ed equipaggiamento quali descritte nelle varie pubblicazioni. I dati tecnici e le altre informazioni contenute in questa pubblicazione provengono da fonti autorevoli e, benché siano intese a dare una descrizione fedele del veicolo e delle sue prestazioni, non ne garantiscono l'esattezza, né la Casa si assume alcuna responsabilità per eventuali errori od omissioni.

AVVERTENZA SPECIALE: I dati tecnici contenuti in questa pubblicazione si riferiscono ad auto prodotte per il mercato del Regno Unito. I modelli destinati all'esportazione possono differire per incontrare i regolamenti e le condizioni locali. A questo proposito preghiamo interpellare i locali rivenditori. Queste caratteristiche non sono applicabili in Nord America ed in particolare nel territorio degli Stati Uniti.

Printed in England 437/901/IT.




TRIUMPH